



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

**PROGRAMME CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES AÉRONEFS ÉTRANGERS**

RAPPORT SAFA

(01 JANVIER 2004 AU 31 DÉCEMBRE 2004)

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
AVANT-PROPOS	3
1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA	5
1.1 Généralités	5
1.2 Intégration du programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation	5
2. ÉVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2004	7
3. FORMATION DES INSPECTEURS	8
4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA	9
5. COLLECTE DES DONNÉES	10
6. DOMAINES D'INSPECTION	12
7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA	14
7.1 Constatations générales des inspections	14
7.2 Constatations et catégories des inspections	15
7.3 Constatations des inspections sur le plan régional	17
7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list	18
7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list	18
8. MESURES PRISES APRÈS LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC	23
9. ACTION FUTURE	24
10. COOPÉRATION INTERNATIONALE	25
10.1 Coopération avec les autorités de l'Aviation civile des États non-CEAC	25
10.2 Coopération avec EUROCONTROL	25
10.3 Coopération avec l'OACI	25
APPENDICE A	26
Liste des États des exploitants inspectés	26
APPENDICE B	29
Types d'aéronefs inspectés	29
APPENDICE C	33
Exploitants inspectés	33
APPENDICE D	49
Résultats des inspections par élément d'inspection	49
APPENDICE E	51
Résultats des inspections par élément d'inspection par an	51
APPENDICE F	56
Résultats des inspections par éléments d'inspection	56

AVANT-PROPOS

Par le Président de la CEAC

Avant de vous inviter à lire ce rapport qui donne une vue d'ensemble de la mise en œuvre du programme SAFA en 2004, je voudrais fournir un éclairage sur le programme et sur certaines caractéristiques essentielles de celui-ci.

La Convention de Chicago, signée en 1944 a instauré l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et fourni un cadre pour le développement de l'aviation civile internationale. Les signataires de la Convention ont pour première obligation de veiller à la supervision de la sécurité de l'exploitation des vols par les entités qui relèvent de leur juridiction et de s'assurer qu'elles respectent les Normes et pratiques recommandées (SARP) mises en place par l'OACI.

Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur le transport aérien comme sur beaucoup d'autres domaines. Des pressions économiques, politiques, environnementales et autres, s'exercent de manière de plus en plus insistante sur les choix politiques, en particulier aux niveaux national et régional, dans le domaine de l'aviation civile. Le système est devenu de plus en plus complexe et, pour maintenir un niveau de sécurité élevé, des moyens humains, technologiques et financiers de plus en plus considérables doivent être mis en œuvre. L'information dont dispose l'OACI montre que de nombreux États contractants connaissent des difficultés majeures pour effectuer correctement leurs fonctions de supervision de la sécurité. Ce sont ces facteurs qui ont accru le besoin pour chaque État d'être assuré que les autres États s'acquittent totalement des responsabilités qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

En 1996, l'OACI a lancé un programme volontaire d'évaluation de la sécurité des autorités nationales de l'aviation de ses États contractants. Celui-ci a été remplacé en 1998 par un Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) adopté par la Résolution A32-11 de l'Assemblée de l'OACI. Au titre de l'USOAP, l'OACI effectue des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous ses États contractants. Ces audits ont commencé en 1999 et couvrent les domaines de la navigabilité/l'exploitation des aéronefs ainsi que des licences de personnel. Ils sont conçus pour déterminer le niveau de mise en œuvre par les États des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et des SARP pertinents de l'OACI, des procédures associées, des éléments indicatifs et des pratiques liées à la sécurité. En parallèle, la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) lançait en 1996 son propre programme d'Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) en tant que complément aux audits de l'OACI. Les deux programmes sont liés par un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC.

Le programme SAFA n'a pas pour vocation de remplacer ou de se substituer aux responsabilités en matière de supervision de la sécurité qui incombent aux États d'immatriculation/de l'exploitant. L'expérience montre que, bien que les inspections SAFA soient limitées et peu approfondies, elles donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Les inspections contribuent également à l'exploitation dans de bonnes conditions de sécurité de l'aéronef particulier qui a été inspecté, puisque l'exploitant prend habituellement sans délai des mesures pour corriger les anomalies relevées par les inspections SAFA.

Un avantage supplémentaire de ce programme est qu'il fournit l'occasion pour les autorités de l'aviation de l'État d'inspection et l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation de coopérer pour résoudre les problèmes spécifiques liés à la sécurité. Le programme est également un outil qui permet aux États CEAC de s'alerter entre eux lors de problèmes de sécurité graves impliquant un aéronef ou un exploitant étranger et de partager et d'analyser l'information, d'identifier les problèmes de sécurité d'ordre générique et de développer et de mettre en œuvre des mesures adéquates pour les résoudre.

Le Programme SAFA a sa place dans la chaîne de sécurité et, en conséquence, apporte sa contribution précieuse à la sécurité de l'aviation en général.



L. Kiss

Président de la CEAC

1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA

1.1 Généralités

Les points forts du Programme SAFA sont les suivants :

- Sa mise en œuvre par la totalité des 41 États membres de la CEAC¹, y compris le partage d'informations par l'intermédiaire d'une base de données centralisée.
- Son approche ascendante : le Programme est construit à partir d'inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC. Les résultats de ces vérifications font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité aéronautique compétente (État de l'exploitant ou d'immatriculation) afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste des mesures prises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans une base de données informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

1.2 Intégration du Programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation

En se fondant sur les inspections SAFA réalisées au cours des dernières années, l'expérience montre que celles-ci donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Toutefois, cette indication est limitée dans le sens où l'inspection d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne donnera pas un tableau complet de la sécurité de celui-ci. Cela tient au fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources en équipes), que le temps imparti pour réaliser une inspection est limité, et que la profondeur de l'inspection est également limitée.

¹ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie-et-Monténégro, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

Une évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne peut être obtenue que par l'intermédiaire d'une supervision continue de celui-ci par l'Autorité aéronautique responsable (État de l'exploitant ou d'immatriculation). Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du Programme SAFA est utile et les inspections SAFA contribuent à la sécurité d'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté.

La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à diffusion rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information provenant de toutes les inspections réalisées est partagée, contribuant ainsi à donner un tableau plus complet d'un aéronef, d'un type d'aéronefs ou d'un exploitant donné.

2. ÉVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2004

En 2004, des événements sont survenus qui ont influencé de manière importante le développement du Programme au-delà des améliorations régulières qui y étaient apportées annuellement découlant des leçons apprises par sa mise en œuvre. L'objectif était d'exploiter les capacités offertes par le Programme.

Début 2004, les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC ont approuvé une importante série de mesures visant à améliorer le Programme SAFA sur les principaux thèmes suivants : partage d'information et alerte mutuelle entre États membres ; qualité de la réalisation des inspections et des comptes rendus destinés à la base de données ; divulgation publique accrue de l'information SAFA (les modalités de mise en œuvre de cette mesure font toujours l'objet d'étude) ; et la participation accrue des États membres. Des procédures concrétisant certaines de ces mesures ont été élaborées et mises en œuvre (p.ex. dans le domaine de l'alerte mutuelle et du partage d'information entre États membres) et les travaux sur l'élaboration et la mise en œuvre des autres mesures se poursuivent.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé au Conseil de l'Union européenne et au Parlement européen une « Directive concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ». En avril 2004, cette Directive a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil. Elle fournit une base légale pour la réalisation par des États membres de l'UE de vérifications sur l'aire de trafic effectuées sur des aéronefs non UE. Bien que de nombreux éléments communs existent entre le Programme SAFA et la Directive, certaines différences importantes subsistent. Des travaux ont été entrepris, en étroite coopération avec la Commission européenne pour évaluer l'impact de la Directive sur le Programme SAFA. Il sera nécessaire d'ajuster celui-ci afin de permettre aux États membres de l'UE, à travers leur participation au Programme SAFA, de s'acquitter de leurs obligations à l'égard de l'UE.

Enfin, les éléments opérationnels du Programme SAFA sont actuellement mis en œuvre par le JAA Central pour le compte de la CEAC. Lors de la mise en place de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA), plusieurs activités essentielles du JAA Central ont été transférées à l'AESA en 2004 et ce processus continuera jusqu'au transfert de la majorité des activités. En conséquence, la diminution des effectifs au Siège des JAA est en cours. Les dispositions requises et qui correspondent le mieux à la continuation du Programme SAFA, y compris la gestion et l'exploitation de la base de données, à l'échelle paneuropéenne, sont actuellement à l'étude.

3. FORMATION DES INSPECTEURS

Au cours de l'année 2004, la formation d'inspecteurs SAFA venus d'États membres de la CEAC s'est poursuivie. Trois sessions de formation, auxquelles ont participé plus de 110 inspecteurs, ont été organisées à Rome/Italie, à Lisbonne/Portugal et la troisième à Palma de Majorque/Espagne. L'organisation de cours supplémentaires est prévue en 2005. Depuis le début du programme de formation, quelque 430 inspecteurs de 34 États CEAC ont participé aux cours de formation.

Ces cours portent sur l'application et l'utilisation pratiques des procédures SAFA. En outre, les participants mettent en commun leurs expériences pratiques. La formation favorise une approche commune entre États CEAC quant à la manière dont les inspections sont réalisées. Une nouveauté a été apportée aux sessions de formation, notamment la visite une demi-journée d'un aéronef stationné sur l'aire de trafic de l'aéroport. Le fait de pouvoir disposer d'un aéronef permet une démonstration pratique de chaque élément d'inspection qui figure sur la check-list SAFA.

En raison de la démarche plus théorique des sessions de formation, une nouvelle initiative a été lancée qui a pour objectif de stimuler l'échange d'expériences pratiques. Ce « Programme d'échange d'inspecteurs » vise à fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et de suivre de près leurs méthodes de travail. Une telle participation à la réalisation au jour le jour d'un programme d'inspections sur l'aire de trafic permet aux inspecteurs, à titre individuel, de parfaire leurs connaissances et leurs compétences pratiques. Ce programme d'échange donne en plus la possibilité de progresser vers une mise en œuvre uniforme des inspections SAFA et des procédures de compte rendu.

4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. Ensuite, en 2002, celle-ci a connu une adaptation majeure qui a renforcé sa « convivialité » ainsi que sa fonction de récupération des données. En 2004, de nouvelles améliorations y ont été apportées comprenant, entre autres, un accès (restreint) à la base de données via l'Internet.

La base de données contient les rapports des inspections effectuées sur l'aire de trafic par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de sa gestion et de son bon fonctionnement, il incombe aux Autorités nationales de l'aviation (NAA) des États membres de la CEAC individuellement d'y introduire les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. L'accès à la base de données par les Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC se fait par l'intermédiaire de l'Internet (sécurisé).

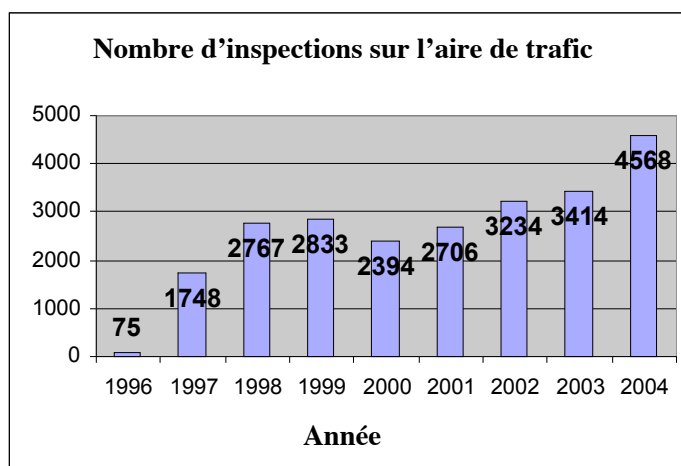
À quelques exceptions près, toutes les Autorités nationales de l'aviation de la CEAC ont accès à la base de données. Par conséquent, le nombre de rapports contenus dans la base de données correspond au nombre d'inspections réellement effectuées.

Ce rapport annuel est fondé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

5. COLLECTE DES DONNÉES

En général, les États CEAC participent pleinement au Programme SAFA. 35 d'entre eux y ont participé — sous une forme ou une autre — depuis le lancement du Programme en 1996. Depuis le début, plus de 23 500 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2004, 31 États ont effectué quelque 4 568 inspections.



Une comparaison entre le nombre total d'inspections sur l'aire de trafic réalisé en 2004 (4 568 inspections) et celui de l'année précédente 2003 (3 414 inspections), conduit aux conclusions suivantes :

- Le nombre d'États CEAC qui ont effectué des inspections SAFA sur l'aire de trafic est passé de 26 à 31.
- Quatre États, qui avaient été inactifs en 2003, ou dans les années précédentes, ont repris leurs inspections sur l'aire de trafic en 2004.
- Depuis l'année 2000, on observe une augmentation constante du nombre total des inspections. Ce constat est attribuable à l'augmentation du nombre total d'États participant au Programme ainsi qu'à l'évolution progressive d'année en année, dans la plupart des États, du nombre total d'inspections réalisées par État.
- Un État (l'Italie), après plusieurs années d'inactivité, a réalisé un nombre important d'inspections en 2004. Celles-ci expliquent en grande partie l'augmentation globale du nombre d'inspections réalisées.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont réalisé des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui ont réalisé des inspections les années précédentes.

État membre	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Albanie									
Arménie									
Autriche *			✓						
Azerbaïdjan									
Belgique	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bosnie-Herzégovine									
Bulgarie		✓							
Croatie							✓	✓	✓
Chypre						✓			
République tchèque		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Danemark	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Estonie				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Finlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
France	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Allemagne	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grèce			✓			✓	✓	✓	✓
Hongrie						✓	✓	✓	✓
Islande		✓			✓	✓	✓	✓	✓
Irlande	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Italie	✓	✓							✓
Lettonie			✓	✓	✓	✓		✓	✓
Lituanie			✓				✓	✓	✓
Luxembourg		✓		✓	✓		✓		✓
Malte								✓	✓
Moldova					✓			✓	✓
Monaco		✓							
Pays-Bas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Norvège			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pologne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Portugal		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Roumanie			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Serbie-et-Monténégro									
Slovaquie			✓	✓	✓	✓	✓		✓
Slovénie			✓	✓		✓	✓	✓	✓
Espagne			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Suède		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Suisse		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
L'ex-République yougoslave de Macédoine (FYROM)						✓	✓	✓	✓
Turquie	✓	✓	✓	✓					✓
Ukraine									
Royaume-Uni	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

* L'Autriche a réalisé plusieurs inspections SAFA en 2004. La législation nationale ne permet pas de partager ces rapports avec d'autres États membres de la CEAC. En conséquence, les rapports de l'Autriche ne sont pas inclus dans la base de données SAFA.

6. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols effectués par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de focaliser l'inspection, suivant certains critères énumérés ci-dessous. Dans le cas où les États membres décident d'effectuer des inspections plus focalisées, cette décision s'appuie alors sur les politiques et priorités nationales et, le cas échéant, sur les recommandations entérinées par les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC. Ces recommandations sont fondées sur une analyse de la base de données SAFA et prennent en compte les priorités nationales des États membres.

Il existe cinq domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- Type d'aéronef spécifique ;
- Nature spécifique des opérations (régulières, non régulières, fret, etc.) ;
- Exploitant étranger spécifique ; ou
- Aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les **Appendices A à C** fournissent respectivement les listes des États des exploitants, des types d'aéronefs et des exploitants inspectés en 2004. Elles mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le tableau ci-dessous illustre également le déroulement harmonieux du Programme, récapitulant l'information donnée dans les Appendices et fournissant une vue d'ensemble des activités.

VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME SAFA PENDANT L'ANNÉE 2004

INSPECTIONS	4 568 INSPECTIONS...
EXPLOITANT	...DE 701 EXPLOITANTS ÉTRANGERS DIFFÉRENTS...
ÉTAT DE L'EXPLOITANT	...DE 131 ÉTATS...
TYPE D'AÉRONEF	...EXPLOITANT 179 DIFFÉRENTS (SOUS)TYPES D'AÉRONEFS

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que d'États non CEAC sont inspectés. Le tableau suivant montre les résultats (moyenne mobile de 3 ans, en totalité depuis 1998) :

	Inspections d'exploitants CEAC	Inspections d'exploitants non CEAC
1996	51%	49%
1997	57%	43%
1998	57%	43%
1999	58%	42%
2000	61%	39%
2001	64%	36%
2002	66%	34%
2003	63%	37%
2004	67%	33%
Moyenne	60%	40%

D'année en année le pourcentage d'inspections réalisées sur des aéronefs d'exploitants CEAC a augmenté régulièrement. Plusieurs raisons ont contribué à ce fait. Avec l'augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, le volume de « trafic CEAC » s'est accru en conséquence. Ces dernières années, de nombreux nouveaux exploitants ont émergé dans les États membres de la CEAC et une plus grande attention a pu être portée à leurs opérations.

Dans les premières années du Programme SAFA, un pourcentage important d'inspections visait les aéronefs de construction CEI (Antonov, Ilyushin, Tupolev, Yakovlev) exploités par des exploitants non CEAC. Toutefois, en raison des règlements sur le bruit, le nombre d'aéronefs de construction CEI est en régression.

La conclusion générale est la suivante : la répartition des inspections SAFA reflète bien le fait que la vaste majorité de tous les vols à l'intérieur des États membres de la CEAC sont effectués par des exploitants CEAC.

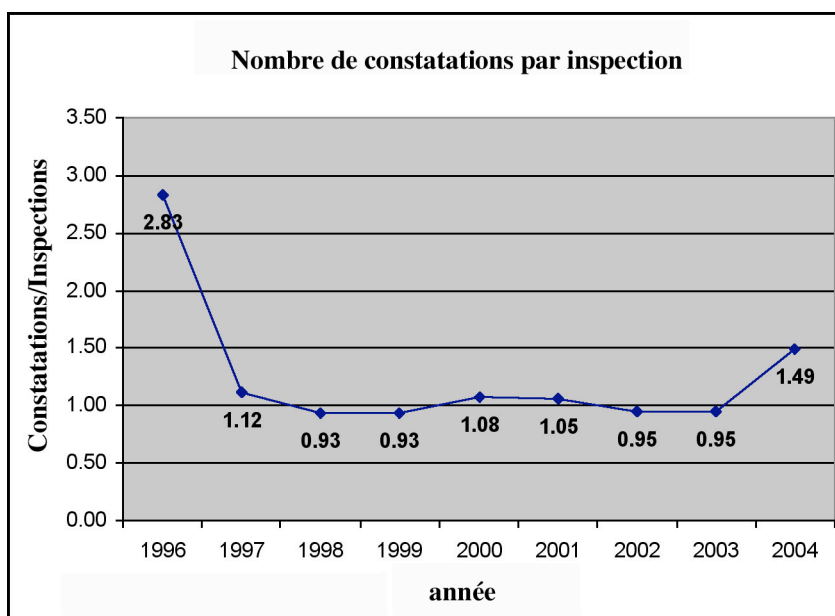
7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA

7.1 Constatations générales des inspections

Un premier point de départ concernant les constatations, qui sont des différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci consiste à comparer le nombre total de constatations (F) avec le nombre total d'inspections (I) et avec les éléments inspectés (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comporte un total de 54 différents éléments inspectés. Dans la majorité des cas, par manque de temps pour réaliser une inspection complète entre l'arrivée de l'aéronef et son départ, il n'est pas possible de vérifier tous les éléments pendant l'inspection. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Année									TOTAL 1996-2004
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
TOTAL DES INSPECTIONS (I)	75	1 748	2767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 414	4 568	23 738
TOTAL DES ÉLÉMENTS INSPECTÉS (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	722 946
TOTAL DES CONSTATATIONS (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	25 910
CONSTATATIONS / INSPECTIONS (F/I)	2,83	1,12	0,93	0,93	1,08	1,05	0,95	0,95	1,49	1,09
CONSTATATIONS/ÉLÉMENTS INSPECTÉS	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,036



Sauf dans les premières années (1996-1997), le ratio constatations/inspections (F/I) a peu varié entre 0,93 et 1,08 de 1998 à 2003. Cela signifie qu'en moyenne au cours de chaque inspection entre 0,93 et 1,08 constatations étaient établies. En 2004, un changement à la hausse est perceptible. En moyenne chaque inspection donne lieu à 1,49 constatations.

Si nous rapprochons les constatations à un élément individuel de la check-list, cette tendance à la hausse est perceptible. Dans les années précédentes, pour 100 éléments de la check-list qui étaient inspectés, trois constatations étaient établies en moyenne (F/II est 0,03). En 2004, l'augmentation était de 4,6 constatations pour 100 éléments inspectés (F/II est 0,046).

Cette hausse du ratio constatations/inspections (F/I) en 2004 pourrait être attribuable aux facteurs suivants :

- En général la majorité des États ont focalisé leurs inspections sur les exploitants où des constatations ont été enregistrées par le passé, ce qui conduit à une augmentation potentielle du nombre de celles-ci.
- De nouvelles prescriptions OACI sont entrées en vigueur et s'ajoutent à la check-list des inspections conduisant ainsi à un élargissement du champ des inspections.
- En raison de la formation et d'un meilleur cumul de connaissances par les inspecteurs, les inspections sont effectuées de manière plus approfondie.
- Certains États spécifiques ont établi un nombre de constatations relativement plus important que les années précédentes.

7.2 Constatations et catégories des inspections

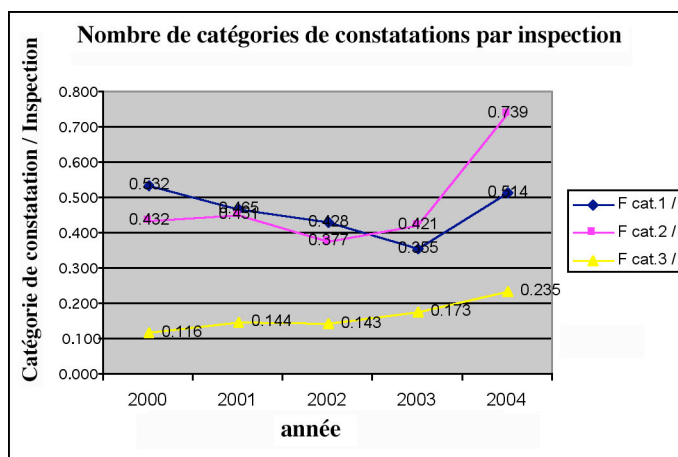
Non seulement il est nécessaire de prendre en compte le nombre absolu des constatations des inspections, mais aussi la « gravité » de celles-ci. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies. Une « Catégorie 1 » de constatations est appelée une constatation mineure, une « Catégorie 2 » une constatation significative et une « Catégorie 3 » une constatation majeure. Les termes 'mineure', 'significative' et 'majeure' se rapportent au niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI. Les procédures SAFA contiennent une orientation sur la classification des constatations afin de garantir que tous les États CEAC suivent une démarche homogène.

Le premier objectif, lors de la classification des constatations, consiste à classer la conformité de celle-ci selon une norme et la gravité de la non-conformité selon cette norme. Il y a lieu d'insister sur le fait que toute non-conformité avec une norme ne signifie pas nécessairement qu'elle présente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Par exemple: un aéronef piloté par une personne qui n'est pas munie de sa licence de pilote, est considéré comme une constatation de Catégorie 3 (majeure) et constitue une différence sérieuse par rapport à la norme. Toutefois, dans le cas où cette personne a oublié par erreur sa licence chez elle mais où elle possède les qualifications requises pour piloter l'aéronef, il est évident qu'il n'y a pas d'influence directe sur la sécurité. Néanmoins, une constatation de Catégorie 3 est toujours une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

En 2000, la base de données a été adaptée et, depuis lors, les catégories de constatations sont enregistrées. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Année	Nbre d'inspections (I)	Nombre de constatations (F)				Ratio des constatations (Feat./I)			
		Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	total	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F total / I
2000	2394	1274	1035	278	2587	0,532	0,432	0,116	1,081
2001	2706	1258	1221	389	2868	0,465	0,451	0,144	1,060
2002	3234	1384	1219	461	3064	0,428	0,377	0,142	0,947
2003	3414	1212	1439	591	3242	0,355	0,422	0,173	0,950
2004	4568	2349	3375	1075	6799	0,514	0,739	0,235	1,488
total	16316	7477	8289	2794	18560	0,458	0,508	0,171	1,138

Le graphique ci-dessous présente les catégories de constatations rapportées au nombre d'inspections.



À partir du graphique, on peut conclure que jusqu'en 2003 le nombre de constatations de Catégorie 1 (mineures) rapporté au nombre d'inspections montrait une tendance à la baisse. En 2004 une hausse nette est perceptible.

Le nombre de constatations de Catégorie 2 (significatives) rapporté au nombre d'inspections jusqu'en 2003 est resté plus ou moins stable avec une hausse nette en 2004. Le nombre de constatations de Catégorie 3 rapporté au nombre d'inspections montre depuis le début une augmentation continue et régulière. Les conclusions générales concernant les chiffres pour l'année 2004 sont les suivantes :

- Le nombre global de constatations par inspection montre une augmentation considérable ;
- La contribution de constatations de Catégorie 1 et de Catégorie 2 augmente rapidement ;
- La contribution de constatations de Catégorie 3 montre une augmentation continue ;

- l'augmentation relative du nombre de constatations peut s'expliquer en partie par le fait que l'amélioration progressive des connaissances sur la nature des constatations a conduit à une adaptation des procédures SAFA pour refléter l'attribution à certains manquements/ constatations d'une catégorie plus élevée.

7.3 Constatations des inspections sur le plan régional

Afin d'identifier d'éventuelles différences régionales, les catégories de constatations ont été rapportées aux exploitants de différentes régions du monde et groupées suivant les Bureaux régionaux de l'OACI. Les résultats pour l'année 2004 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Région OACI	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploitants inspectés	Nbre d'atterrissages dans les aéroports CEAC	Inspections (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
					Cat. 1 (mineures)	Cat. 2 (significatives)	Cat. 3 (majeures)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
APAC	17	31	40717	147	57	93	73	223	0,39	0,63	0,50	1,52
ESAF	14	22	10120	67	30	86	66	182	0,45	1,28	0,99	2,72
EUR/NAT	54	529	2483633	3688	1793	2578	649	5020	0,49	0,70	0,18	1,36
MID	17	41	69957	416	304	432	171	907	0,73	1,04	0,41	2,18
NACC	12	51	145057	142	66	71	45	182	0,46	0,50	0,32	1,28
SAM	6	11	9486	46	33	34	21	88	0,72	0,74	0,46	1,91
WACAF	11	16	4144	56	66	81	50	197	1,18	1,45	0,89	3,52
total	131	701	2763114	4568	2349	3375	1075	6799	0,51	0,74	0,24	1,49

Les exploitants d'États accrédités aux régions NACC, et EUR/NAT de l'OACI ont moins de constatations par inspection que la moyenne.

Les exploitants d'États accrédités aux régions SAM, APAC, MID, ESAF, et WACAF de l'OACI ont davantage de constatations par inspection que la moyenne.

- 1 APAC-Asie et Pacifique Région OACI : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kirabati, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire Lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu, Viet Nam.
- 2 ESAF-Afrique orientale et australe Région OACI : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.
- 3 EUR/NAT-Europe et Atlantique nord Région OACI : Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (y compris Îles Caïmans, Bermudes), Saint-Marin, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie, Ukraine.
- 4 MID-Moyen-Orient Région OACI : Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Irak, Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Yémen.
- 5 NACC-Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes Région OACI : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago.
- 6 SAM-Amérique du Sud Région OACI : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.
- 7 WACAF-Afrique occidentale et centrale Région OACI : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Le Chapitre 6 indique qu'en 2004 (moyenne mobile de 3 ans) 67% de toutes les inspections qui ont été réalisées concernaient des exploitants CEAC. Les 33% restants étaient des inspections d'aéronefs exploités par des transporteurs non CEAC.

Le tableau ci-dessous présente les constatations et les catégories.

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploitants inspectés	Inspections (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
				Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
États CEAC	41	457	3044	1340	1661	453	3454	0,44	0,55	0,15	1,13
États non-CEAC	90	244	1524	1009	1714	622	3345	0,66	1,12	0,41	2,19
total	131	701	4568	2349	3375	1075	6799	0,51	0,74	0,24	1,49

Pour chaque catégorie de constatations, le nombre relatif de constatations est plus élevé pour les exploitants des États non CEAC que ceux des États CEAC.

7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list

L'Appendice D fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection individuel (III) inspecté. Il indique le nombre de fois où un élément d'inspection particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III. Dans **l'Appendice E**, les valeurs de ce dernier ratio sont présentées sous forme de tableaux et graphiquement pour les années 2000 à 2004. **L'Appendice F** fournit la ventilation détaillée des constatations pour l'année 2004 par catégories.

7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list

La check-list des inspections compte 4 parties principales. La Partie A concerne les éléments qui doivent être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef. La Partie B de la check-list concerne les éléments qui doivent être vérifiés dans la cabine (passagers) et se rapporte principalement aux équipements de sécurité. La Partie C se rapporte à l'état général de l'aéronef sur le plan technique, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur. Les éléments d'inspection de la Partie D concernent le compartiment fret de l'aéronef et le fret qui y est transporté.

Toute constatation générale qui ne serait pas couverte par la Partie A, B, C ou D, peut être prise en compte sous la partie E (général) de la check-list.

Lors de l'examen des constatations établies au cours d'une inspection SAFA, celles de catégorie 2 (significative) et catégorie 3 (majeure) exigent que la plus haute attention soit prêtée lorsqu'il sera nécessaire d'y remédier. Pour chaque partie de la check-list, les 3 premières constatations des Catégories 2 et 3 se rapportant au nombre d'inspections figurent dans le tableau ci-après.

A – Éléments d'inspection concernant le poste de pilotage

N°	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (II)	CONSTATATIONS (F)					CAT. 2 & 3/III
				CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	
1	Poste de pilotage/ Général	Équipement	2928	35	347	15	362	397	0,124
2	Poste de pilotage / Documentation	Liste minimale d'équipements (LME)	2851	34	264	6	270	304	0,095
3	Poste de pilotage / Documentation	Manuels	2671	38	237	3	240	278	0,090

A.1 Équipement

L'Annexe 6 de l'OACI exige que l'aéronef soit équipé d'un Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Ce dispositif avertit l'équipage de conduite lorsque l'aéronef s'approche trop près du sol ou du relief. Certains types d'aéronefs de construction CEI (Tupolev, Ilyushin, Antonov, Yakovlev) soit ne disposent pas d'un tel dispositif, soit sont équipés d'un système SSOS à trois canaux, qui n'est pas pleinement conforme à la Norme de l'OACI. En outre, il est exigé maintenant que le GPWS dispose d'une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant. Dans plusieurs cas, les aéronefs n'étaient pas rééquipés de cette dernière version du système GPWS.

A.2 Liste minimale d'équipements (LME)

La LME précise les circonstances dans lesquelles un aéronef peut être exploité tandis que certains équipements sont inopérants. La LME est établie par l'exploitant de l'aéronef et approuvée par l'État de l'exploitant responsable. La majorité des constatations concerne le manque de preuves de l'approbation de la LME, l'indisponibilité de la LME à bord ou le dépassement de la date de validité de celle-ci. De plus, dans de nombreux cas la LMER (LME de référence) est utilisée à la place de la LME. La LMER est établie par le constructeur aéronautique en tant que document de référence pour permettre à l'exploitant d'établir la LME.

A.3 Manuels

Il s'agit principalement du Manuel d'exploitation qui fournit les procédures de vol aux membres de l'équipage de conduite. Les constatations établies fréquemment sont : défaut d'approbation par l'État de l'exploitant, le contenu du manuel ne répond pas aux normes de l'OACI, le manuel n'est pas à jour ou est rédigé par une autre compagnie aérienne.

B – Éléments d’inspection concernant la cabine de passagers

No.	Élément d’inspection	Description	Nmbre. d’inspections	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	Sécurité / Cabine	Issues de secours, Balisages lumineux vers les issues, Lampes torches	2385	62	124	56	242	0,075	2385
2	Sécurité / Cabine	Accès aux issues de secours	2409	6	101	70	177	0,071	2409
3	Sécurité / Cabine	Poste de personnel de cabine et aire de repos de l’équipage	2493	24	62	41	127	0,041	2493

B.1 Issues de secours, balisages lumineux vers les sorties, lampes torches

Les constatations concernaient principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, lampes torches absentes, en mauvais état ou en nombre insuffisant, et aucune installation de systèmes de balisage lumineux au sol vers les issues (de secours) ou fonctionnement défectueux de ceux-ci. Ces systèmes ont pour objectif d’indiquer l’emplacement des issues de secours et ils sont importants surtout en cas de feu ou de fumée dans la cabine de passagers ou dans le cas où l’éclairage normal ne fonctionne pas. Un exemple de cette dernière absence de conformité était la situation dans laquelle des sections entières de balisage lumineux vers les issues de secours, sur plusieurs rangées de sièges, ne fonctionnaient pas.

B.2 Accès aux issues de secours

L’accès aux issues de secours devrait toujours être dépourvu d’obstructions. Dans le cas d’une urgence, la voie conduisant aux issues et portes de secours devrait être libre, permettant une évacuation rapide de l’aéronef. Les constatations établies étaient : l’accès obstrué par des cartons servant à la restauration de bord, par des bagages et du fret. Une autre constatation fréquente, surtout dans les aéronefs de construction CEI, était le fait que les sièges devant les issues de secours peuvent se rabattre de sorte à bloquer la voie vers la sortie, dans le cas d’une évacuation d’urgence. Dans de nombreux cas également, le verrouillage défectueux des tablettes des sièges se trouvant dans la zone des issues de secours ne permettait pas un libre accès à ces issues, les tablettes faisant obstacle au passage.

B.3 Poste de personnel de cabine et aire de repos de l’équipage

La cabine dispose de sièges réservés au personnel de cabine à des emplacements spécifiques, permettant à l’équipage de cabine de gérer l’évacuation de la cabine en cas d’urgence. Il est exigé que ces sièges soient équipés d’un harnais de sécurité. Dans de nombreux cas, et surtout sur les aéronefs de construction CEI, le siège ne dispose que d’une ceinture de sécurité. Ces sièges sont très souvent rabattables et dans de nombreux cas le mécanisme qui rabat le siège automatiquement ne fonctionnait pas. Ce siège peut alors obstruer le chemin ou l’accès à une issue de secours.

C – Éléments d'inspection concernant l'état général de l'aéronef

N°	Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	État de l'aéronef	Roues, Pneus et Freins	3629	114	132	57	303	0,052	3629
2	État de l'aéronef	Fuites	3232	159	105	24	288	0,040	3232
3	État de l'aéronef	État général extérieur	3885	348	108	22	478	0,033	3885

C.1 Roues, pneus et freins

Les roues, pneus et freins doivent être en bon état. Les constatations faites concernaient : pneus usés au-delà des limites, pneus déchirés, fuite du liquide hydraulique dans les zones du train d'atterrissage, freins usés au-delà des limites.

C.2 Fuites

Tout aéronef est équipé de plusieurs systèmes qui contiennent différentes sortes de liquides (huile, carburant, eau, liquide hydraulique, etc.). Des fuites de liquide hydraulique, de carburant et d'eau ont été constatées. Les domaines concernés étaient : le panneau de service des toilettes, les ailes, les volets et becs d'attaque, les moteurs, le Groupe auxiliaire de puissance (GAP), le train d'atterrissage, etc.

C.3 État général extérieur

Il s'agit ici des constatations établies pendant l'inspection visuelle de l'extérieur de l'aéronef. Les constatations comprenaient des rivets manquants, la corrosion, les bosses sur les bords d'attaque (aile/moteur), les déperditeurs d'électricité statique manquants, l'absence de marques d'immatriculation, la peinture écaillée, traces d'impacts d'oiseaux, non fonctionnement des feux de position, marquages et consignes d'utilisation des portes illisibles, etc.

D – Éléments d'inspection concernant le compartiment fret

N°	Élément d'inspection	Description	Nbre. d'inspections	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	Fret	Sécurité du fret à bord	1247	15	36	159	210	0,156	1247
2	Fret	Marchandises dangereuses	393	4	9	46	59	0,140	393
3	Fret	État général du compartiment fret	2200	54	71	27	152	0,045	2200

D.1 Sécurité du fret à bord

Dans plusieurs cas, il a été établi que le fret dans les soutes n'était pas correctement sécurisé. Des articles lourds (tels que roues de rechange) n'étaient pas arrimés et par conséquent

risquaient d'endommager l'aéronef en cas de forte accélération/décélération. Dans d'autres cas, les filets protecteurs étaient soit absents soit en mauvais état. Les conteneurs de fret et les palettes étaient en mauvais état. Les verrous servant à sécuriser les conteneurs n'étaient pas correctement positionnés ou étaient hors d'usage.

D.2 Marchandises dangereuses

Certains types de matériaux demandent une attention et un traitement particuliers en raison de leur nature inflammable, toxique, asphyxiante, etc. Ils sont communément appelés « Marchandises dangereuses ». Lorsqu'elles sont correctement emballées, stockées, étiquetées, protégées, etc., ces marchandises peuvent être transportées. Les constatations enregistrées faisaient état de stockage et d'étiquetage incorrects de marchandises dangereuses transportées à bord et de l'indisponibilité des documents et manuels exigés (Guide des réactions en cas d'urgence) et de l'absence d'autorisation de transporter des marchandises dangereuses et de notification au Commandant de bord (NOTOC) des marchandises dangereuses transportées à bord.

D.3 État général du compartiment fret

Les constatations se rapportant à l'état général du compartiment fret concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les panneaux mal réparés et les filets de séparation manquants.

8. MESURES PRISES APRÈS LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC

En fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des mesures correctives seront exigées. Normalement l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires à propos des manquements qui lui ont été notifiés, ils immobiliseront formellement l'appareil. L'acte formel d'immobilisation par l'État d'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

En 2004, les événements suivants sont quelques exemples qui ont conduit à l'immobilisation d'aéronefs : l'aéronef ne disposait pas de LME à bord avec des manquements techniques évidents, l'aéronef était en très mauvais état technique, pas de fiche de maintenance, signes de corrosion excessive, signes évidents de non respect des consignes de navigabilité obligatoires, absence d'éclairage de secours pour indiquer les sorties de secours, réparations défectueuses, fuites sévères, chargement du fret incorrect, aucune documentation de navigation à jour, et pneus usés au-delà des limites.

Un autre type de mesure est appelé « mesure corrective avant l'autorisation de vol ». Avant que l'aéronef ne soit autorisé à reprendre son vol, une mesure corrective est exigée afin de corriger tout manquement qui a été identifié.

Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller, mais sous certaines restrictions opérationnelles. Prenant par exemple le cas où un manquement a été relevé à propos des sièges de passagers. L'exploitation de l'aéronef est possible à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés par des passagers.

La pratique établie veut qu'un compte rendu des constatations soit fait au commandant de l'aéronef juste après l'inspection de son appareil. De plus, les constatations de Catégorie 2 et de Catégorie 3 sont communiquées à l'autorité aéronautique et au principal centre d'exploitation de l'exploitant avec la demande expresse de mettre en œuvre la mesure appropriée afin d'empêcher toute récidive.

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont considérées comme importantes, les États membres de la CEAC peuvent, à titre individuel, décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. Cela signifie que cet aéronef n'est plus autorisé à atterrir dans un aéroport de cet État ni à utiliser l'espace aérien de celui-ci. Une telle interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef en question prouve que les problèmes ont été correctement rectifiés. De telles répercussions sur l'autorisation d'entrée peuvent ainsi être de nature temporaire, et c'est habituellement le cas.

Le tableau ci-dessous donne la liste des mesures qui ont été prises suite aux inspections effectuées au cours des années 2000-2004.

		ANNÉE					TOTAL
		2000	2001	2002	2003	2004	
MESURES PRISES	NBRE D'INSPECTIONS	2 394	2 706	3 234	3 414	4 568	16 316
	NBRE DES CONSTATATIONS	2 587	2 868	3 064	3 242	6 799	18 560
	INFORMATION À L'AUTORITÉ ET À L'EXPLOITANT	150	262	289	360	698	1 759
	RESTRICTION À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF	0	2	17	23	48	90
	CTIONS CORRECTIVES AVANT L'AUTORISATION DE VO	184	210	225	321	683	1 623
	AÉRONEFS IMMOBILISÉS AU SOL	16	28	12	20	17	93
	RÉPERCUSSIONS SUR L'AUTORISATION D'ENTRÉE	9	4	6	7	15	41

9. ACTIONS FUTURES

Les activités seront centrées à l'avenir sur le développement et la mise en œuvre des mesures d'amélioration de SAFA qui ont été évoquées dans le Chapitre 2. De plus, il sera nécessaire d'avancer les travaux visant à adapter le Programme SAFA à la lumière de la date de mise en vigueur de la Directive 2004/36/CE de l'UE.

D'autres actions envisagées sont en rapport avec les développements en matière de formation et de base de données.

En ce qui concerne la formation des inspecteurs, outre la formation centralisée de base des inspecteurs SAFA, le programme d'échange d'inspecteurs sera développé plus avant afin qu'il devienne un outil efficace en matière de formation et d'harmonisation.

La base de données sera améliorée encore en ce qui concerne certains aspects qui assistent l'inspecteur lors de la préparation d'une inspection, tels que des outils d'analyse plus importants, gestion de séquences chronologiques des actions de suivies qui ont été entreprises, etc.

La check-list de l'inspection sera amendée afin d'y inclure des éléments d'inspection supplémentaires. Ceux-ci découleront des nouveaux règlements qui entrent en vigueur et seront vraisemblablement dans le domaine des équipements opérationnels à embarquer dans le poste de pilotage.

La base de données sera accessible à d'autres parties impliquées dans le Programme SAFA, telles que la Commission européenne et la Section des audits de supervision de la sécurité de l'OACI. Il est également envisagé d'accorder un accès consacré aux États non CEAC afin de permettre à ces derniers de consulter les rapports d'inspection des aéronefs dont ils sont responsables, sur la base d'accords couvrant l'échange bilatéral de données de sécurité. Un tel accord est prévu avec la FAA des États-Unis et l'Autorité d'État de l'Aviation civile (SCAAR) de la Fédération de Russie.

10. LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

10.1 Coopération avec les autorités de l'aviation civile des États non CEAC

Pour que le Programme SAFA puisse atteindre au mieux ses objectifs, une coopération avec les Autorités de l'aviation civile des États non CEAC est nécessaire. En 2004, la CEAC a coopéré avec les Autorités de l'aviation civile de l'Égypte et de la Fédération de Russie aux fins d'améliorer la performance de sécurité des exploitants de ces deux États lorsqu'ils empruntent les aéroports de la CEAC. Une coopération avec l'administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis a eu lieu sous la forme d'un échange bilatéral de résultats des inspections mutuelles réalisées entre exploitants dans le cadre du Programme SAFA et du programme similaire d'inspections des États-Unis relatif aux inspections d'exploitants non-US.

10.2 Coopération avec EUROCONTROL

En 2004, la CEAC et EUROCONTROL ont décidé de développer une coopération dans le cadre du Programme SAFA. Les deux côtés ont pris l'initiative de développer un Accord de coopération y afférent. Celui-ci prévoit de contribuer à l'amélioration de la fonction d'alarme du Programme SAFA en utilisant les possibilités offertes par le CFMU d'EUROCONTROL pour alerter les États membres de la CEAC des plans de vol en direction et à partir d'aéroports CEAC relatifs aux aéronefs ou aux exploitants qui ont fait l'objet de restrictions d'exploitation dans un ou plusieurs États CEAC et à propos desquels des inspections ciblées peuvent être réalisées. Cet Accord de coopération devrait être signé au printemps 2005.

10.3 Coopération avec l'OACI

La coopération avec l'OACI s'est poursuivie, et celle-ci s'est traduite par la mise à disposition d'un conférencier lors des cours de formation SAFA, et le partage d'information.

APPENDICE A

Liste des États des exploitants inspectés

État de l'exploitant	Code OACI
Afghanistan	OA
Afrique du Sud	FA
Albanie	LA
Algérie	DA
Allemagne	ED
Angola	FN
Antigua-et-Barbuda	TA
Antilles néerlandaises	TN
Arabie saoudite	OE
Argentine	SA
Arménie	U5
Aruba	T2
Australie	Y
Autriche	LO
Azerbaïdjan	UB
Bahreïn	OB
Bangladesh	VG
Barbade	TB
Bélarus	UM
Belgique	EB
Bermudes	TX
Brésil	SB
Brunéi Darussalam	WB
Bulgarie	LB
Cameroun	FK
Canada	C
Cap-Vert	GV
Chili	SC
Chine	ZB
Chypre	LC
Colombie	SK
Comores	F1
Corée (Nord)	ZK
Corée (Sud)	RK
Croatie	LD
Cuba	MU
Danemark	EK
Égypte	HE
Émirats arabes unis	OM
Érythrée	HH
Espagne	LE
Estonie	EE
États-Unis	K
Éthiopie	HA
Fédération de Russie	U

Finlande	EF
France	LF
Gabon	FO
Géorgie	UG
Ghana	DG
Grèce	LG
Guinée équatoriale	FG
Hongrie	LH
Iles Caïmans	MW
Iles Vierges britanniques	TU
Inde	VA
Iran	OI
Irlande	EI
Islande	BI
Israël	LL
Italie	LI
Jamahiriya arabe libyenne	HL
Jamaïque	MK
Japon	RJ
Jordanie	OJ
Kazakhstan	UA
Kenya	HK
Kirghizistan	U2
Koweït	OK
L'ex-République yougoslave de Macédoine	LW
Lettonie	EV
Liban	OL
Liberia	GL
Lituanie	EY
Luxembourg	EL
Madagascar	FM
Malaisie	WM
Malte	LM
Maroc	GM
Maurice	FI
Mauritanie	GQ
Mexique	MM
Moldova	LU
Monaco	LN
Mongolie	ZM
Mozambique	FQ
Nigéria	DN
Norvège	EN
Nouvelle-Zélande	NZ
Ouganda	HU
Ouzbékistan	U4
Pakistan	OP
Pays-Bas	EH
Pologne	EP
Portugal	LP
Qatar	OT

Rép. démocratique du Congo	FZ
République arabe syrienne	OS
République dominicaine	MD
République tchèque	LK
Roumanie	LR
Royaume-Uni	EG
Rwanda	HR
Saint-Kitts-et-Névis	TK
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	TV
Sénégal	GO
Serbie-et-Monténégro	LY
Seychelles	FS
Sierra Leone	GF
Singapour	WS
Slovaquie	LZ
Slovénie	LJ
Soudan	HS
Sri Lanka	VC
Suède	ES
Suisse	LS
Suriname	SM
Swaziland	FD
Tadjikistan	UT
Taiwan (Chine)	RC
Thaïlande	VT
Trinidad-et-Tobago	TT
Tunisie	DT
Turkménistan	U3
Turquie	LT
Ukraine	UK
Vanuatu	NV
Venezuela	SV
Viet Nam	VV
Yémen	OY
Zimbabwe	FV

APPENDICE B

Types d'aéronefs inspectés

Type d'aéronef	Code OACI
695 Jetprop Commander 980/1000 Rockwell	AC95
Airbus A-300B2/4-1/2/100/200, A-300C4-200	A30B
Airbus A-300B4-600	A306
Airbus A-300ST Super Transporter, Beluga	A3ST
Airbus A-310 (CC-150 Polaris)	A310
Airbus A318	A318
Airbus A-319	A319
Airbus A-320	A320
Airbus A-321	A321
Airbus A330-200	A332
Airbus A330-300	A333
Airbus A340-200	A342
Airbus A340-300	A343
Airbus A340-500	A345
Antonov An-12	AN12
Antonov An-124 Ruslan	A124
Antonov AN-2	AN2
Antonov An-24	AN24
Antonov An-26	AN26
Antonov AN-72/74	AN72
ATR-42-200/300/320	AT43
ATR-42-400	AT44
ATR-42-500	AT45
ATR-72	AT72
BAC-111 One-Eleven	BA11
BAe ATP	ATP
BAe RJ-100	RJ1H
BAe RJ-70	RJ70
BAe RJ-85	RJ85
BAe146-100, Statesman	B461
BAe146-200, Quiet Trader, Statesman	B462
BAe146-300	B463
BAe-3100 Jetstream 31	JS31
BAe-3200 Jetstream Super 31	JS32
BAe-4100 Jetstream 41	JS41
Beech 100 King Air	BE10
Beech 1900	B190
Beech 200,1300 Super King Air	BE20
Beech 300	BE30
Beech 400 Beechjet	MU30
Beech 90	BE9L

Beech B300 Super King Air 350	B350
BELL 222	B222
BN-2A Mk3 Trislander	TRIS
Boeing 707-300	B703
Boeing 717-200	B712
Boeing 727-100	B721
Boeing 727-200	B722
Boeing 737-200	B732
Boeing 737-300	B733
Boeing 737-400	B734
Boeing 737-500	B735
Boeing 737-600	B736
Boeing 737-700, BBJ	B737
Boeing 737-800	B738
Boeing 747-100	B741
Boeing 747-200	B742
Boeing 747-300	B743
Boeing 747-400	B744
Boeing 747SP	B74S
Boeing 757-200	B752
Boeing 757-300	B753
Boeing 767-200	B762
Boeing 767-300	B763
Boeing 777-200	B772
Boeing 777-300	B773
Bombardier BD-700 Global Express	GLEX
Canadair CL-44-O Guppy	CL4G
Canadair CL-600 Challenger	CL60
Canadair RJ-100 Regional Jet	CRJ1
Canadair RJ-200 Regional Jet	CRJ2
Canadair RJ-700 Regional Jet	CRJ7
Cessna 182	C182
Cessna 206	C206
Cessna 208 Caravan	C208
Cessna 310	C310
Cessna 340	C340
Cessna 401,402	C402
Cessna 500 Citation, Citation 1	C500
Cessna 501 Citation 1SP	C501
Cessna 525 CitationJet	C525
Cessna 550, 551	C550
Cessna 560 Citation 5	C560
Cessna 650 Citation 3/6/7	C650
Cessna 750 Citation 10	C750
Cessna F406 Caravan 2	F406
Cessna T303 Crusader	C303

Commander 500	AC50
Dassault Falcon 2000	F2TH
Dassault Falcon-Mystère 20/200	FA20
Dassault Falcon-Mystère 50	FA50
Dassault Falcon-Mystère 900	F900
DC-10	DC10
DC-6	DC6
DC-8	DC8
DC-9	DC9
DHC-6 Twin Otter	DHC6
DHC-7 Dash 7	DHC7
DHC-8-100 Dash 8	DH8A
DHC-8-200 Dash 8	DH8B
DHC-8-300 Dash 8	DH8C
DHC-8-400 Dash 8	DH8D
Dornier 228	D228
Dornier 328	D328
Dornier Do-28A/B	DO28
Douglas DC-8-50, Jet Trader (EC-24)	DC85
Douglas DC-8-60	DC86
Douglas DC-9-10	DC91
Douglas DC-9-20	DC92
Douglas DC-9-30	DC93
Douglas DC-9-50	DC95
EMBRAER 170, 175	E170
Embraer EMB-110/111Bandeirante	E110
Embraer EMB-120 Brasilia	E120
Embraer EMB-121 Xingu	E121
Embraer EMB-145, ERJ-145	E145
Embraer ERJ-135	E135
Eurocopter AS-350/550 Ecureuil	AS50
Eurocopter AS-365/565 Dauphin2	AS65
Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3	J328
Fairchild SA-226TB,SA-227TT	SW3
Fairchild SA-226TC,SA-227AC/AT	SW4
Fairey BN-2A/B Islander	BN2P
Fokker 100	F100
Fokker 50, Maritime Enforcer	F50
Fokker 70	F70
Fokker F-27 Friendship	F27
Fokker F-28 Fellowship	F28
Gulfstream Aerospace, Gulfstream 4	GLF4
Gulfstream Aerospace, Gulfstream 5	GLF5
Hawker Siddeley HS-748, BAe-748	A748
HS-125-1/2/3/400/600	H25A
HS-125-700	H25B

IAI 1124 Westwind, Sea Scan	WW24
Ilyushin Il-18/20/22/24	IL18
Ilyushin Il-62	IL62
Ilyushin Il-76/78,GajaraJ	IL76
Ilyushin Il-86	IL86
Ilyushin Il-96	IL96
Learjet 31	LJ31
Learjet 35, 36	LJ35
Learjet 45	LJ45
Learjet 55	LJ55
Learjet 60	LJ60
Let L-410/420 Turbolet	L410
Lockheed C-130,AC-130, etc	C130
Lockheed Electra 1188	L188
Lockheed L-1011 TriStar	L101
MD-11	MD11
MD-81	MD81
MD-82	MD82
MD-83	MD83
MD-87	MD87
MD-88	MD88
MD-90	MD90
MOONEY M-20K/M	M20T
Pilatus PC-12	PC12
Piper Cheyenne 1	PAY1
Piper PA-23-150/160 Apache	PA23
Piper PA-28 Cherokee	PA28
Piper PA-31/31P Navajo	PA31
Piper PA-34 Seneca	PA34
Piper PA-46 Malibu	PA46
ROBINSON R-44	R44
Saab 2000	SB20
SAAB SF-340	SF34
Short 360	SH36
Short SC-5 Belfast	BELF
SIKORSKY S-61	S61
SIKORSKY S-76,H-76,AUH-76	S76
SN-601 Corvette	S601
Socata TBM-700	TBM7
Soko G-4	G4
Tupolev Tu-134	T134
Tupolev Tu-154	T154
Tupolev Tu-204/214/224/234	T204
Tupolev Tu-334	T334
Yak-40	YK40
Yak-42/142	YK42

APPENDICE C

Exploitants inspectés

Exploitant	Code OACI
ABELAG AVIATION	AAB
ACH HAMBURG GMBH	7AC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR
AD AVIATION LIMITED	VUE
ADRIA AIRWAYS	ADR
AEGEAN AVIATION	AEE
AER ARANN TEORANTA	REA
AER LINGUS TEORANTA	EIN
AERO AIRLINES	EAY
AERO FLIGHT GMBH & CO. LUFTVERK	ARF
AERO LLOYD FLUGREISEN GMBH	AEF
AEROCOM	MCC
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROMARINE	7AE
AERONOVA	OVA
AEROSUPERBATICS LTD	8AI
AEROSVIT AIRLINES	AEW
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX
AEROVIS AIRLINERS LTD.	VIZ
AEROVISTA AIRLINES	AAP
AFRICAN AIRLINES CORPORATION	AAW
AFRICAN EXPRESS AIRWAYS	AXK
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS	AIN
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC
AFRIJET AIRLINES	FRJ
AIGLE AZUR	AAF
AIR 2000 LTD	AMM
AIR ADRIATIC	AHR
AIR ALGERIE	DAH
AIR ALPS AVIATION G.M.B.H.	LPV
AIR ALSIE A/S	MMD
AIR ARMENIA	ARR
AIR ASTANA	KZR
AIR ATLANTIQUE	AAG
AIR BALEAR	ABH
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AIR BANGLADESH (PVT) LIMITED	BGD

AIR BERLIN, INC.	BER
AIR BOTNIA	KFB
AIR CAIRO	MSC
AIR CANADA	ACA
AIR CHINA	CCA
AIR COMET	MPD
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AIR CORDIAL LIMITED	ORC
AIR DOLOMITI	DLA
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AIR EUROPA	AEA
AIR EXECUTIVE S.L.	IVE
AIR EXEL NETHERLANDS B.V.	AXL
AIR FRANCE	AFR
AIR GLACIERS SA	AGV
AIR GREENLAND A/S	GRL
AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AIR INDIA	AIC
AIR INTERNATIONAL SERVICES	7AI
AIR JAMAICA	AJM
AIR KAZAKSTAN	KZK
AIR KORYO	KOR
AIR LIETUVA	KLA
AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR MADAGASCAR	MDG
AIR MALTA PLC	AMC
AIR MAURITANIE	MRT
AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AIR MEDICAL LTD	MCD
AIR MEDITERRANEE	BIE
AIR MEMPHIS	MHS
AIR MOLDOVA	MLD
AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AIR NOSTRUM	ANS
AIR ONE	ADH
AIR POLONIA LTD	APN
AIR SAINT KITTS AND NEVIS	7KN
AIR SCANDIC	SCY
AIR SENEGAL INTERNATIONAL	SNG
AIR SEYCHELLES	SEY
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ
AIR TRANSAT	TSC
AIR UKRAINE	UKR
AIR UNIVERSAL LIMITED	UVS
AIR VANUATU	AVN

AIR VIA	VIM
AIR ZENA	TGZ
AIR ZIMBABWE	AZW
AIRCOMPANY KARAT	AKT
AIRCOMPANY TATARSTAN, OJSC	TAK
AIRCOMPANY YAKUTIA	SYL
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV
AIRFIX AVIATION	FIX
AIRLINE TRANSPORT INC.	RIN
AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIRLONG CHARTER LIMITED	FST
AIRNET 21 JSC	DDD
AIRSTARS, AIRWAY COMPANY	ASE
AIRVALLEE S.P.A.-(VAL D'AOSTE)	RVL
AIRX LIMITED	XAX
ALBA SERVIZI AEROTRASPORTI SPA	AFQ
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
ALBATROS AIRWAYS	LBW
ALITALIA	AZA
ALITALIA EXPRESS	SMX
ALITALIA TEAM	NOV
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA
ALMATY AVIATION, OJSC	LMT
ALPI EAGLES SPA	ELG
AMEL ARUBA LTD. A.V.V.	7AR
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AMERICAN TRANS AIR, INC.	AMT
AMERIJET INTERNATIONAL	AJT
AMIRI FLIGHT	AUH
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
APACHE AVIATION	8AH
APATAS	LYT
ARAVCO LTD.	ARV
ARCHANGELSK AIRLINES	AUL
ARCUS-AIR-LOGISTIC GMBH	AZE
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AFG
ARKHANGELSK 2 AVIATION DIV.	OAD
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ
ARMAVIA	RNV
ARMENIAN INT. AIRLINES	RME
ARMENIAN INTERNATIONAL AIRWAYS	RML
ASL AIR SERVICE LIEGE	7SL
ASTRAEUS LTD.	AEU
ATLANTA	ABD
ATLANTIC AERO, INC.	MDC
ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI

ATLANT-SOYUZ	AYZ
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
ATLAS BLUE	BMM
ATLAS INTERNATIONAL (TURKEY)	OGE
ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB
AURELA	LSK
AURIGNY AIR SERVICES LTD.	AUR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
AVANTI AIR	ATV
AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN	EEX
AVANTI AVIATION AACHEN LUFTG.	CLU
AVIACON ZITOTRANS	AZS
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA
AVIANT	UAK
AVIAPASLAUGA	AVX
AVIAST LTD, JSC.	VVA
AVIASTAR-TU CO.LTD	TUP
AVIATION MONDIALE	7AB
AVIAVILSA	LVR
AVIENT AVIATION	SMJ
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI
AXIS AIRWAYS	AXY
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY
AZZURRA AIR	AZI
BAC EXPRESS AIRLINES LIMITED	RPX
BANGLADESH BIMAN	BBC
BELAIR AIRLINES AG	BHP
BELAVIA	BRU
BENAIR (DENMARK)	8AO
BENAIR AS (NORWAY)	7BE
BH AIR	BGH
BIN AIR GMBH	BID
BINAIR AEROSERVICE	7BA
BIZAIR FLUGGESELLSCHAFT	BZA
BLUE AIRLINES	BUL
BLUE LINE	BLE
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA
BLUE1 OY, FINLAND	BLF
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD
BOMBARDIER AEROSPACE	7BO
BRAATHENS ASA	BRA
BRA-TRANSPORTES AEREOS LTDA.	BRB
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
BRISTOL FLYING CENTRE	CLF
BRISTOW HELICOPTERS GROUP LTD.	BHL

BRITAIR S.A.	BZH
BRITANNIA AB	BLX
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
BRITISH AIRWAYS	BAW
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRL.	BXI
BULGARIA AIR	LZB
BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
BUSINESS JET SOLUTIONS	BJS
BUZZ STANSTEAD LTD	BUZ
BVBA LUCORP	LIM
BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD	BWA
CABI	CBI
CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
CAMEROON AIRLINES	UYC
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
CARIB AVIATION LTD	DEL
CARPATAIR S.A.	KRP
CARRIBEAN WINGS	7CW
CASA AIR SERVICE	7CS
CAT AVIATION AG	CAZ
CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
CHINA AIRLINES	CAL
CHINA EASTERN AIRLINES	CES
CIMBER AIR A/S	CIM
CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
CITY AIRLINE AB	SDR
CITYFLYER EXPRESS	CFE
CITYJET	BCY
CLUB 328	7CL
COAST AIR AS	CST
COMFORT AIR MUNCHEN	FYN
COMITEL, BEDARFSFLUGE KG	COE
COMORES AVIATION	KMZ
COMORES AVIATION	7CO
COMPAGNIE NATIONALE AIR GABON	AGN
COMPANIA TRANS. AEREOS DEL SUR	HSS
CONDOR FLUGDIENST GMBH (FRA)	CFG
CONDOR FLUGDIENST GMBH (KELST)	CIB
CONSTANTA	UZA
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
COPTER ACTION OY	AAQ

CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
CROATIA AIRLINES	CTN
CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB
CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
CZ AIRLINES, J.S.C.	OKC
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH	DCS
DAIRO AIR SERVICES,LTD.	DSR
DANISH AIR TRANSPORT	DTR
DANU ORO TRANSPORTAS	7DO
DARWIN AIRLINE SA	DWT
DAS AIR CARGO	DAZ
DELTA AIR LINES, INC.	DAL
DENIM AIR	DNM
DEUTSCHE BA	BAG
DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH
DHL AIR LIMITED	DHK
DI AIR	DIS
DNIEPROAVIA	UDN
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC
DUO AIRWAYS	DUO
DUO AIRWAYS LTD.	DAW
DUTCH CARIBBEAN EXPRESS	DCE
DUTCHBIRD	DBR
DYNAMIC AIR	DYE
EAGLE AVIATION FRANCE	EGN
EAST AFRICAN SAFARI AIR LTD	HSA
EAST LINE AIRLINES	ESL
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS
EASYJET AIRLINES CO. LTD	EZY
EDELWEISS AIR AG	EDW
EGYPT AIR	MSR
EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD.	ELY
ELBE AIR LUFTTRANSPORT	LBR
EL-BURAQ AIR TRANSPORT INC.	BRQ
EMERALD AIRWAYS LIMITED	JEM
EMIRATES	UAE
ENIMEX LTD	ENI
ENKOR, JOINT STOCK COMPANY	ENK
ERITREAN AIRLINES	ERT
ESTONIAN AIR	ELL
ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
ETIHAD AIRWAYS	ETD
EU AIRWAYS	EUY
EU JET	EUJ

EURALAIR HORIZONS	EUH
EURO CONTINENTAL AIE, S.L.	ECN
EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA
EUROFLY S.P.A.	EEZ
EUROFLY SERVICE	EEU
EUROJET AVIATION LTD	GOJ
EUROJET ITALIA	ERJ
EUROLOT S.A.	ELO
EUROPE AIRPOST	FPO
EUROPE CONTINENTAL AIRWAYS ECA	ECC
EUROPEAN AIR EXPRESS	EAL
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAF
EUROPEAN EXECUTIVE EXPRESS	EXC
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
EVERGREEN INTERNATIONAL AIRL.	EIA
EXCEL AVIATION LIMITED	XLA
EXCELLENT AIR GMBH	GZA
EXECUJET SCANDINAVIA A/S	VMP
EXECUTIVE AEROSPACE (PTY) LTD	EAS
EXIN	EXN
FALCON AIR AB	FCN
FALCON AIR EXPRESS (MIAMI, FL)	FAO
FALCON JET CENTER	FJC
FARNAIR NETHERLANDS B.V.	FRN
FARNER HUNGARY LTD	FAH
FARNER SWITZERLAND AG	FAT
FCS, FLIGHT CALIBRATION SERVIC	FCK
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
FINNAIR O/Y	FIN
FIRST CHOICE AIRWAYS	FCA
FISCHER AIR LTD	FFR
FLIGHTLINE	FLT
FLIGHTLINE	FTL
FLORIDA WEST AIRLINES	FWL
FLUGFELAG ISLANDS, ICELAND AIR	FXI
FLY AIR	FLM
FLY BABOO	7FB
FLY TIROL GMBH	FTY
FLYBABOO SA	BBO
FLYBE JERSEY EUROPEAN	BEE
FLYING SERVICE	FYG
FLYJET LTD.	FJE

FORD MOTOR CO. LTD	FOB
FOXAIR	FXR
FREE BIRD AIRLINES	FHY
FUTURA	FUA
G5 EXECUTIVE AG	EXH
GAZPROMAVIA	GZP
GB AIRWAYS LTD	GBL
GEE BEE AIR	GEB
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO
GEORGIAN AIRLINES	GEG
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KOLN	GMI
GERMANWINGS GMBH	GWJ
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT
GHANA AIRWAYS CORPORATION	GHA
GLOBAL JET	7GJ
GLOBAL JET MANAGEMENT	8AD
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD.	GSS
GLOBUS AIRLINES	7GC
GOLD AIR INTERNATIONAL LIMITED	GDA
GOLDECK FLUG GMBH	GDK
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
GREECE AIRWAYS	GRE
GST AERO, AIRCOMPANY	BMK
GULF AIR	GFA
HAINAN AIRLINES	CHH
HAMBURG INTERNATIONAL LUFTV.	HHI
HANG KHONG VIET NAM	HVN
HAPAG LLOYD EXECUTIVE	HLX
HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT	HLF
HAVERFORDWEST AIR CHARTER SER.	PYN
HAWAIIAN AIRLINES	HAL
HEAVYLIFT CARGO AIRLINES PTY.	HVY
HELI AIR SERVICES	HLR
HELI SERVICES BELGIUM	HBE
HELI-AIR-MONACO	MCM
HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
HELLAS JET	HEJ
HELLO AG	FHE
HELVETIC AIRWAYS AG	OAW
HEMUS AIR	HMS
HEWA BORA AIRWAYS	ALX
HEX'AIR	HER
HIGHLAND AIRWAYS LIMITED	HWY
HOLA AIRLINES	HOA
IBERIA	IBE

IBERTRANS AEREA S.L.	IBT
IBERWORLD	IWD
ICARO	ICA
ICELANDAIR	ICE
INDIA INTERNATIONAL AIRWAYS	IIL
INTER EXPRESS AIRLINES	INX
INTERJET (GREECE)	INJ
INTERNATIONAL AIR SERVICES	IAX
INTERNATIONAL PAPER CO.	7IP
INTERSKY LUFTFAHRT GMBH	ISK
IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
IRBIS	BIS
IRISH AIR CORPS	IRL
ISLAND BIRDS	7IB
ISLANDSFLUG (ICEBIRD AIRLINE)	ICB
ISRAIR	ISR
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL
JAT (JUGOSLOVENSKI AEROTR.)	JAT
JDP LUX	JDP
JET 2000	JTT
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
JET CONNECTION	JCX
JETAFRICA SWAZILAND	OSW
JETALLIANCE FLUGBETRIEBS AG	JAF
JETCLUB LIMITED	JCS
JETLINE INC.	JLE
JETX AIRLINES LTD	JXX
JOHNSONS AIR LIMITED	JON
JONAIR AFFARSFLYG	8AQ
JORDAN AVIATION AIRCHARTER	JAV
JV AVCOM	AOC
KALITTA AIR, LLC	CKS
KAM AIR	KMF
KARTHAGO AIRLINES	KAJ
KATO AIRLINE AS	KAT
KAVMINVODYAVIA	MVD
KEENAIR CHARTER LTD.	JFK
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
KISH AIR	IRK
KLM CITYHOPPER BV	KLC
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
KLM UK LIMITED	UKA
KOREAN AIR LINES CO., LTD.	KAL
KOSMOS	KSM
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC

KROONK, AIR AGENCY LTD	KRO
KUBAN AIRLINES	KIL
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
KUZU CARGO/ BARON AIR CARGO	7KU
KYRGYZSTAN AIRLINES	KGA
L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
LAM - LINHAS AER DE MOCAMBIQUE	LAM
LAN CHILE CARGO	LCO
LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN
LATCHARTER	LTC
LAUDA AIR	LDA
LAUS	LSU
LIBYAN AIR AMBULANCE	8AF
LIONS AIR, AG	LEU
LITEX AIR	7LA
LITHUANIAN AIRLINES	LIL
LIVINGSTON S.P.A.	LVG
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK
LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
LOTUS AIRLINE	TAS
LTU LUFTTRANSPORTUNTERNEHMEN	LTU
LUFTHANSA CITYLINE	CLH
LUXAIR	LGL
LUXAVIATION S.A.	LXA
LUXOR AIR	LXO
LVOV AIRLINES	UKW
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
MAERSK AIR I/S (DENMARK)	DAN
MAHAN AIR	IRM
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
MALEV - HUNGARIAN AIRLINES	MAH
MALEV EXPRESS	MEH
MALI AIR LUFTVERKEHRGESELL.	MAE
MALMO AVIATION AB	SCW
MARKOSS AVIATION LTD	MKO
MARTINAIR HOLLAND N.V.	MPH
MBI AVIATION INC.	8AG
MELMIK AVIATION	7MB
MENA JET	MNJ
MERIDIANA SPA	ISS
MID EAST JET INC.	7ME
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
MIDWEST AIRLINES	MWA
MINILINER SRL	MNL
MK AIRLINE LTD	MKA
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB

MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
MONACAIR-AGUSTA	MCR
MONARCH AIRLINES LTD.	MON
MONDAIR	MMA
MONGOLIAN AIRLINES	MGL
MONTENEGRO AIRLINES	MGX
MOTOR SICH	MSI
MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
MURRAY AIR, INC.	MUA
MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
MYTRAVEL AIRWAYS A/S	VKG
NEOS SPA	NOS
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
NEW JET EUROPE	1NJ
NIGEL LAMB AEROBATICS	8AJ
NIGHT EXPRESS, FRANKFURT	EXT
NIPPON CARGO AIRLINES CO.	NCA
NL LUFTFAHRT GMBH	NLY
NOMADS TRAVEL CLUB	2NT
NOORDZEE HELICOPTERS VLAAND.	8AA
NORD-FLYG AB	NEF
NORDIC AIRLINK	NDC
NORDIC REGIONAL AB	NRD
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO
NORTH EAST AIRLINES	NEY
NORTH FLYING A/S	NFA
NORTH SEA AIRWAYS	NRC
NORTHERN EXECUTIVE AVIATION	NEX
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
NOVA AIRLINES AB	NVR
NOVAIR - AVIACAO GERAL, S.A.	NOP
NOY AVIATION	NOY
OCEAN AIRLINES	VCX
OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL
OMNI - AVIACAO E TECNOLOGIA	OAV
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
ORBIT EKSPRES HAVA YOL. (OREX)	ORX
ORIENT THAI AIRLINES	OEA
OSTFRIESISCHE LUFTTRANSPORT	OLT
OXAERO	OXE
OY AIR FINLAND LTD. FINLAND	FIF
OY SODER AIR LTD, FINLAND	SDE

PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA
PANAIR	PNR
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
PENA TRANSPORTES AEREOS S.A.	PEP
PERSONAL JET CHARTER	7PJ
PHENIX AVIATION	PHV
PHOENIX AIR GROUP, INC (CARTER	PHA
PHOENIX AVIATION	PHG
PHUKET AIRLINES CO., LTD	VAP
PODILIA-AVIA	PDA
POLAR AIR CARGO, INC.	PAC
POLET	POT
PORTUGALIA	PGA
PREMIAIR AVIATION SERVICES LTD	PGL
PREMIER AIRWAYS	7PR
PRINCIPAL AIR SERVICES	8AB
PRIVAT AIR SA	PTI
PRIVATAIR GMBH, DUSSELDORF	PTG
PRIVATE FLIGHT	ZZZ
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
PTL LUFTFAHRTUNTERNEHMEN	KST
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA
QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
RABBIT-AIR AG, ZURICH	RBB
RACE CARGO AIRLINES	ACE
RAF-AVIA	MTL
RATH AVIATION GMBH	RAQ
REGIONAL AIR LINES (MOROCCO)	RGL
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI
REGIONAL LINEAS AEREAS (SPAIN)	RGN
REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
RIEKER AIR	SVC
RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
ROYAL AIR MAROC	RAM
ROYAL BRUNEI AIRLINES	RBA
ROYAL JET	ROJ
ROYAL JORDANIAN	RJA
RUSLINE	RLU
RUTAS AEREAS, C.A.	RUC
RYANAIR	RYR
SAGA HAVA TASIMACILIK A.S.	SGX
SAMARA	BRZ
SARATOGA	8AK
SARATOV AVIATION DIVISION	SOV
SATA - SERVICO ACOREANO DE T.A	SAT
SATA INTERNACIONAL	RZO

SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
SAYAKHAT	SAH
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
SCHREINER AIRWAYS B.V.	SCH
SEA AIR	7SA
SEAGLE AIR	CGL
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
SERVICIOS AEREOS PROFESIONALES	PSV
SHANS AIR, JOINT STOCK COMPANY	SNF
SHAR INK LTD.	UGP
SHOVKOVYIY SHLYAH LTD.	SWW
SIA CARGO PTE LTD	SQC
SIBERIA AIRLINES	SBI
SILK WAY	AZQ
SILVER ARROWS S.A.	SVW
SILVER CLOUD AIR	7SC
SILVER SANDS AIR SERVICE	7SS
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	VRB
SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
SIRIO	SIO
SIRIUS-AERO	CIG
SIXCARGO S.P.A.	ISG
SKORPION AIR	SPN
SKY AIRLINES	SHY
SKY EUROPE AIRLINES HUNGARY	HSK
SKY EYES AVIATION THAILAND	8AS
SKY SERVICE	SKS
SKY WIND	AZH
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK
SKYLINE AVIATION	7SK
SKYSERVICE AVIATION, S.L.	SKT
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX
SKYWORK SA	SRK
SLOVAK AIRLINES	SLL
SLOVAK GOVERNMENT FLYING SERV.	SSG
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT
SOLAR CARGO C.A.	OLC
SOLINAIR LTD	SOP
SONNIG SA	ONG
SOUTHERN WINDS	SWD
SPANAIR	JKK
SPEEDWINGS SA	SPW
SRILANKAN AIRLINES	ALK
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD
STAR AIR I/S	SRR

STAR AIR LIMITED	SIM
STAR EUROPE	SEU
STATE AIR COMPANY BERKUT	BEC
STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA	SDM
STATE UNITARY AIR ENTERPRISE	SUM
STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB
STUTTGARTER FLUGDIENST GMBH	FFD
STYRIAN AIRWAYS GMBH	STY
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM
SVEDIJOS PREKES	8AP
SWEDEWAYS AB	SWE
SWIFT COPTERS SA	WFC
SWIFTAIR S.A.	SWT
SWISS AIR-AMBULANCE LTD.	SAZ
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	CRX
SYLT AIR	7YS
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA
TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
TAG AVIATION S.A.	FPG
TAG AVIATION USA	TAG
TAJIKAIR	TJK
TAJIKISTAN	TZK
TAM - LINHAS AEREAS S.A.	TAM
TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
TAUNUS AIR GMBH & CO.	TAQ
TAVREY, AIRCOMPANY	TVR
TEAMLINE AIR LUFTFAHRT GMBH	TLW
TELNIC LIMITED	DOT
TEUTO AIR	7TE
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
THAI JET INTERGROUP CO., LTD	THJ
THOMAS COOK AIRLINES	TCX
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM	TCW
THOMSON FLY	7TF
THOMSONFLY	TOM
TIRAMAVIA LTD	TVI
TITAN AIRWAYS LTD	AWC
TNT AIRWAYS S.A.	TAY
TNT INTERNATIONAL AVIATION	NTR
TRADE AIR	TDR
TRANSAERO AIRLINES	TSO
TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP

TRANSPORTI AERI ITALIANI	ACO
TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
TRAVEL SERVIS (CZECH REP.)	TVS
TRISTAR AIR	TSY
TUI AIRLINES BELGIUM	TUB
TUNINTER	TUI
TUNIS AIR	TAR
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY
TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
TYROLEAN AIR AMBULANCE GMBH	TYW
TYROLEAN AIRWAYS	TYR
TYROLEAN JET SERVICE	TJS
UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	AUI
UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
UNITED AIR LINES INC.	UAL
UNITED ARABIAN AIRLINES	UAB
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS
UNITY AIRLINES	7UA
URAL AIRLINES	SVR
US AIRWAYS	USA
UTAR AVIATION, JSC	TMN
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
VARBRA SA	8AL
VARIG -VIACAO AEREA RIO-GRAND.	VRG
V-BIRD AIRLINES	VBA
VEGA AIRLINES	VEA
VENEZOLANA SERV EXPR DE CARGA	VEC
VERA AIR TRANSPORT	7VA
VHM SCHUL- UND CHARTERFLUG GMB	VHM
VIAGGIO AIR	VOA
VIBROAIR FLUGSERVICE GMBH	VIB
VIKING AIRLINES AB	VIK
VIM AVIA	MOV
VIP AVIA (Kazakhstan)	PAV
VIP AVIA (Latvia)	PRX
VIRGIN ATLANTIC	VIR
VIRGIN EXPRESS	VEX
VISIG OPERACIONES AEREAS S.A.	VSG
VIZAVI AVIA LTD	8AE
VLAAMSE LUCHTTTRANSPORTMAATSCH.	VLM
VOLARE AIRLINES (ITALY)	VLE
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE
VOLGA-DNEPR	VDA
VUELING AIRLINES	VLG
WDL AVIATION (KOLN)	WDL

WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC
WEST AIR LUXEMBOURG S.A.	WLX
WEST AIR SWEDEN AB	SWN
WHITE EAGLE AVIATION LTD	WEA
WHITE WIND	1WW
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
WIND JET S.P.A.	JET
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA
WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INT.	WIA
WINWARD EXPRESS AIRWAYS	7WE
WIZZ AIR HUNGARY LTD.	WZZ
WORLD AIRWAYS INC.	WOA
YAK-SERVICE	AKY
YAMAL AIRLINES JSC	LLM
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
YES - LINHAS AEREAS CHARTER	YSS
ZOOM AIRLINES INC.	OOM

APPENDICE D

Résultats des inspections par élément d'inspection

Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections (III)	Nbre constatations (F)	F/III
A. Poste de pilotage/Général	A01 État général	3478	87	0,025
	A02 Issues de secours	3026	3	0,001
	A03 Équipement	2928	397	0,136
Documents	A04 Manuels	2671	278	0,104
	A05 Liste des contrôles	2638	75	0,028
	A06 Cartes radionavigation	2952	259	0,088
	A07 Liste minimale d'équipement	2851	304	0,107
	A08 Certificat d'immatriculation	4047	60	0,015
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	3972	33	0,008
	A10 AOC ou équivalent	3920	113	0,029
	A11 Licence radio	4023	56	0,014
	A12 Certificat de navigabilité	4095	40	0,010
Données de vol	A13 Préparation de vol	2540	195	0,077
	A14 Devis de masse et centrage	2379	122	0,051
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	2884	116	0,040
	A16 Gilets de sauvetage	2616	96	0,037
	A17 Harnais d'équipage	2803	75	0,027
	A18 Réserves d'oxygène	2728	75	0,027
	A19 Lampe torche	2705	101	0,037
Équipage de conduite	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	3586	217	0,061
Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A21 Carnet de route ou équivalent	3136	86	0,027
	A22 Certificat de remise de vol	3188	57	0,018
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	2961	199	0,067
	A24 Vérifications avant le vol	2425	23	0,009
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	2943	163	0,055
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	2493	127	0,051
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	2401	115	0,048
	B04 Extincteurs d'incendie manuels	2431	94	0,039
	B05 Gilets de sauvetage	2325	91	0,039
	B06 Ceinture de sécurité	2495	32	0,013
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	2385	242	0,101
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	1838	15	0,008
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	2195	68	0,031
	B10 Fiches consignes de sécurité	2366	111	0,047
	B11 Membres de l'équipage de cabine	2157	8	0,004
	B12 Accès aux issues de sécurité	2409	177	0,073
	B13 Sécurité bagages passagers	1521	42	0,028

	B14 Nombre suffisant de sièges	2013	7	0,003
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	3885	478	0,123
	C02 Portes et issues	3546	122	0,034
	C03 Commande de vol	3441	86	0,025
	C04 Roues, pneus et freins	3629	303	0,083
	C05 Train d'atterrissage	3563	133	0,037
	C06 Logement de train d'atterrissage	3405	82	0,024
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	3367	174	0,052
	C08 Aubes de soufflantes	2975	42	0,014
	C09 Hélices	559	18	0,032
	C10 Réparations évidentes	3086	54	0,017
	C11 Dommages évidents non réparés	3008	84	0,028
	C12 Fuites	3232	288	0,089
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	2200	152	0,069
	D02 Marchandises dangereuses	393	59	0,150
	D03 Sécurité de fret à bord	1247	210	0,168
E. Général	E01 Général	784	125	0,159

APPENDICE E

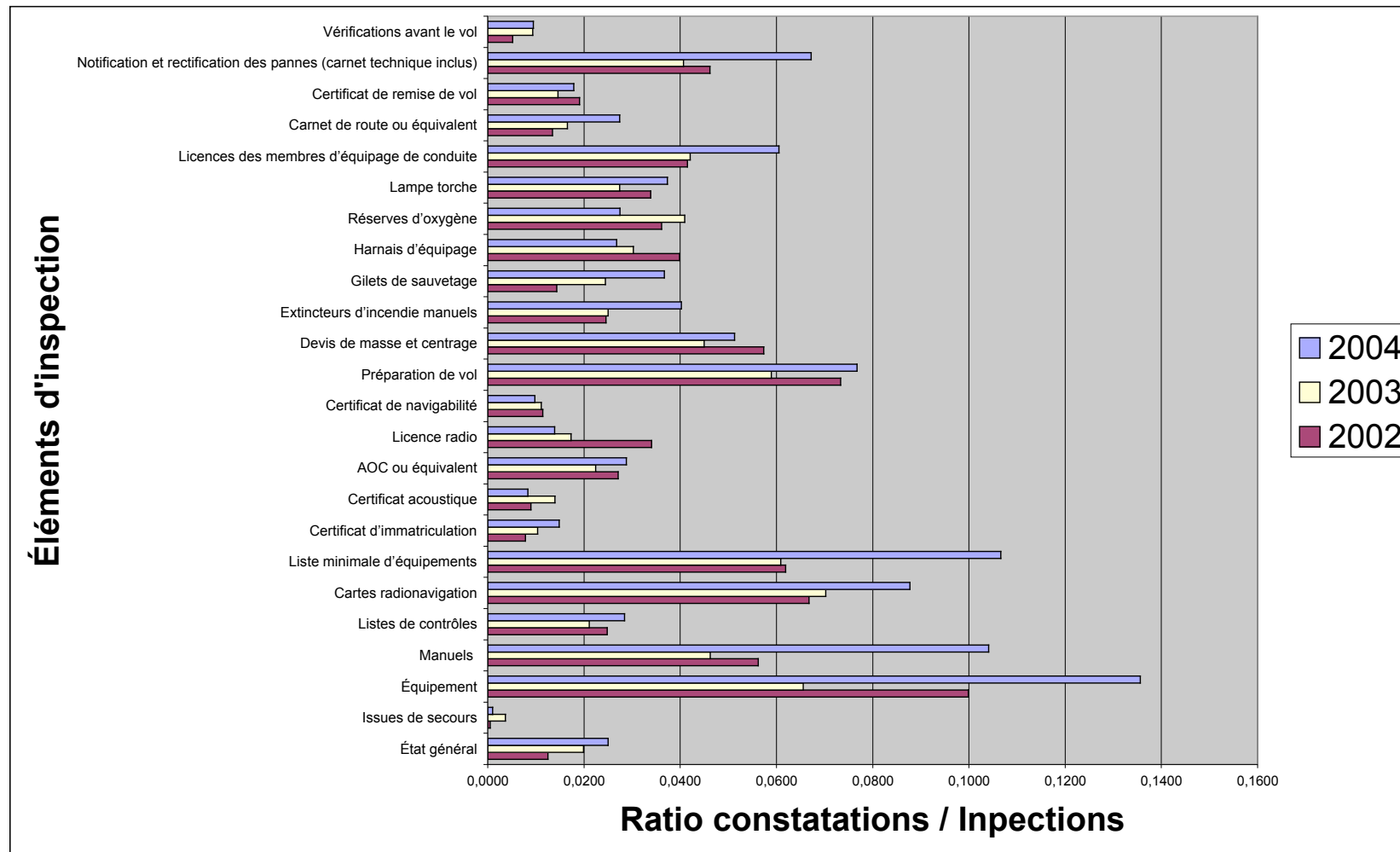
Résultats des inspections par élément d'inspection par année

ÉLÉMENT	DESCRIPTION	ANNÉE				
		2000	2001	2002	2003	2004
		F/III	F/III	F/III	F/III	F/III
A01	État général	0,0121	0,0241	0,0125	0,0199	0,0250
A02	Issues de secours	0,0006	0,0029	0,0005	0,0037	0,0010
A03	Équipement	0,0667	0,0706	0,0999	0,0656	0,1356
A04	Manuels	0,0559	0,0467	0,0562	0,0462	0,1041
A05	Listes de contrôles	0,0313	0,0331	0,0249	0,0211	0,0284
A06	Cartes radionavigation	0,0376	0,0695	0,0668	0,0702	0,0877
A07	Liste minimale d'équipements	0,0690	0,0934	0,0619	0,0609	0,1066
A08	Certificat d'immatriculation	0,0140	0,0145	0,0078	0,0104	0,0148
A09	Certificat acoustique	0,0172	0,0162	0,0090	0,0140	0,0083
A10	AOC ou équivalent	0,0363	0,0268	0,0271	0,0224	0,0288
A11	Licence radio	0,0141	0,0171	0,0340	0,0173	0,0139
A12	Certificat de navigabilité	0,0129	0,0186	0,0114	0,0111	0,0098
A13	Préparation de vol	0,0485	0,0721	0,0733	0,0590	0,0768
A14	Devis de masse et centrage	0,0543	0,0620	0,0573	0,0450	0,0513
A15	Extincteurs d'incendie manuels	0,0233	0,0165	0,0246	0,0250	0,0402
A16	Gilets de sauvetage	0,0227	0,0274	0,0144	0,0244	0,0367
A17	Harnais d'équipage	0,0251	0,0514	0,0399	0,0302	0,0268
A18	Réserves d'oxygène	0,0137	0,0389	0,0362	0,0410	0,0275
A19	Lampe torche	0,0421	0,0419	0,0339	0,0274	0,0373
A20	Licences des membres d'équipage de conduite	0,0537	0,0511	0,0415	0,0421	0,0605
A21	Carnet de route ou équivalent	0,0124	0,0189	0,0134	0,0165	0,0274
A22	Certificat de remise de vol	0,0201	0,0171	0,0191	0,0146	0,0179
A23	Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	0,0528	0,0574	0,0462	0,0407	0,0672
A24	Vérifications avant le vol	0,0100	0,0050	0,0052	0,0094	0,0095
B01	État général intérieur	0,0534	0,0456	0,0483	0,0476	0,0554
B02	Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	0,0254	0,0295	0,0263	0,0318	0,0509
B03	Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	0,0555	0,0547	0,0491	0,0506	0,0479
B04	Extincteurs d'incendie manuels	0,0242	0,0218	0,0197	0,0290	0,0387
B05	Gilets de sauvetage	0,0351	0,0360	0,0233	0,0314	0,0391
B06	Ceinture de sécurité	0,0155	0,0101	0,0139	0,0159	0,0128
B07	Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	0,0672	0,0850	0,0927	0,0933	0,1015
B08	Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	0,0156	0,0187	0,0107	0,0152	0,0082
B09	Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	0,0298	0,0263	0,0239	0,0367	0,0310
B10	Fiches consignes de sécurité	0,0305	0,0486	0,0381	0,0440	0,0469
B11	Membres de l'équipage de cabine	0,0008	0,0035	0,0008	0,0044	0,0037
B12	Accès aux issues de sécurité	0,0325	0,0307	0,0370	0,0545	0,0735
B13	Sécurité bagages passagers	0,0266	0,0375	0,0311	0,0222	0,0276
B14	Nombre suffisant de sièges	0,0017	0,0010	0,0008	0,0016	0,0035
C01	État général extérieur	0,1013	0,0752	0,0817	0,0916	0,1230
C02	Portes et issues	0,0158	0,0171	0,0143	0,0110	0,0344

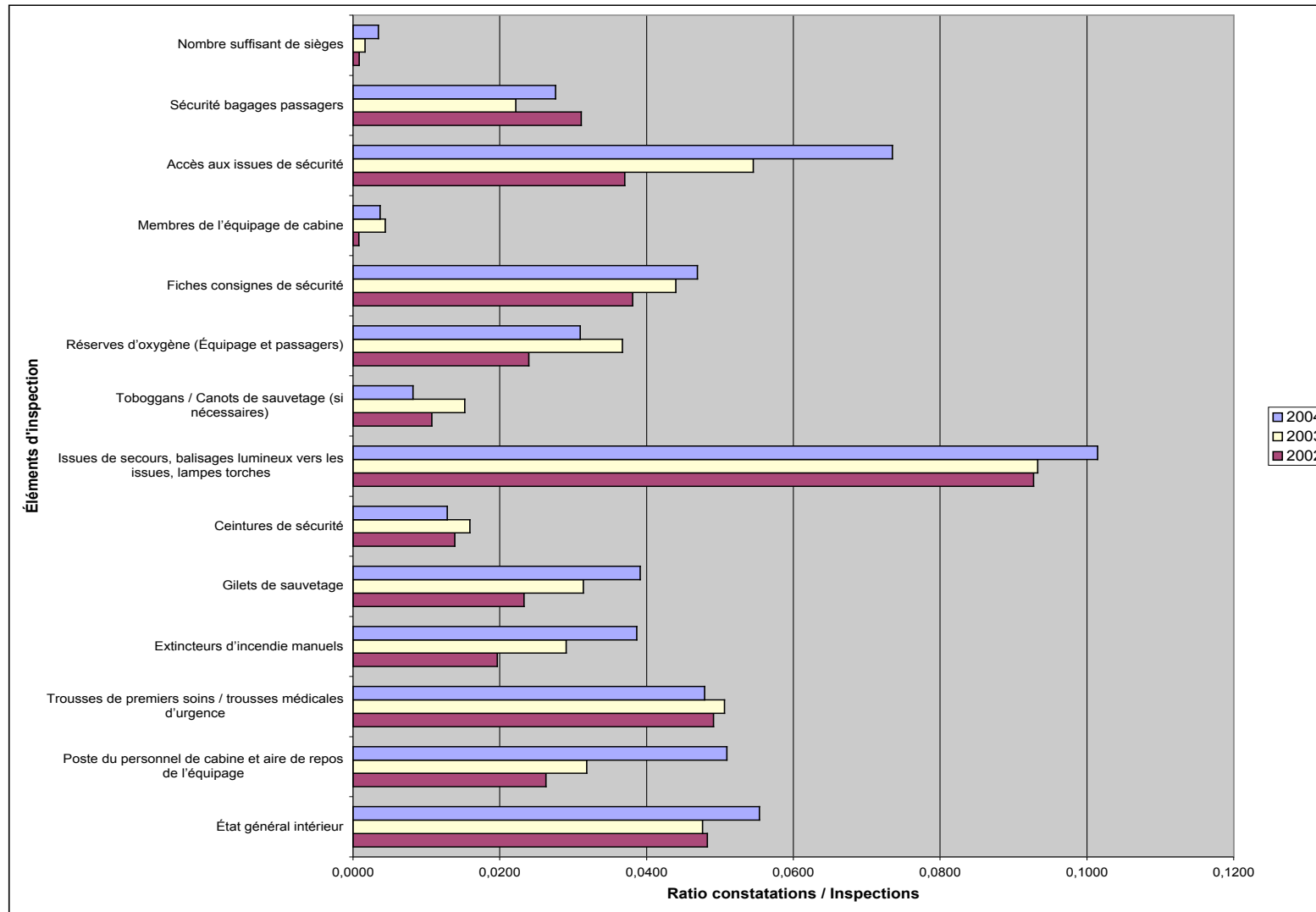
C03	Commande de vol	0,0160	0,0185	0,0189	0,0200	0,0250
C04	Roues, pneus et freins	0,0358	0,0390	0,0445	0,0592	0,0835
C05	Train d'atterrissage	0,0183	0,0210	0,0171	0,0096	0,0373
C06	Logement de train d'atterrissage	0,0137	0,0150	0,0108	0,0125	0,0241
C07	Groupe motopropulseur et pylône	0,0216	0,0245	0,0329	0,0234	0,0517
C08	Aubes de soufflantes	0,0101	0,0072	0,0038	0,0083	0,0141
C09	Hélices	0,0150	0,0065	0,0085	0,0202	0,0322
C10	Réparations évidentes	0,0145	0,0146	0,0154	0,0096	0,0175
C11	Dommages évidents non réparés	0,0384	0,0435	0,0246	0,0179	0,0279
C12	Fuites	0,0615	0,0472	0,0459	0,0522	0,0891
D01	État général du compartiment fret	0,0435	0,0618	0,0631	0,0498	0,0691
D02	Marchandises dangereuses	0,0450	0,1107	0,0997	0,1096	0,1501
D03	Sécurité de fret à bord	0,1345	0,1079	0,1737	0,1759	0,1684
GEN	Général	0,0820	0,0182	0,0576	0,0813	0,1594

F/III = constatations par inspection

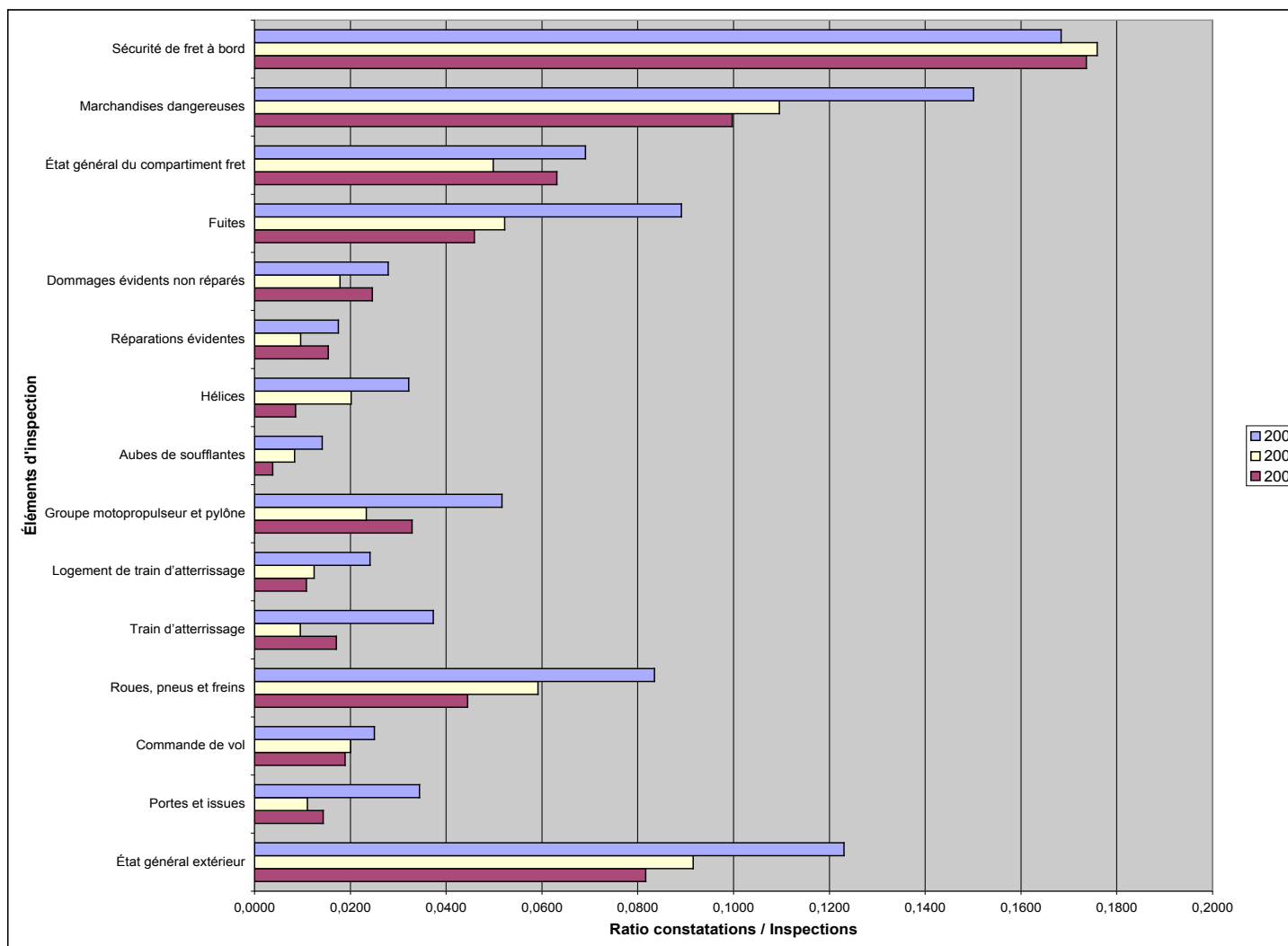
Appendice E-1 Poste de pilotage — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



Appendice E-2 Cabine & sécurité — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



Appendix E-3 État de l'aéronef & fret — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



APPENDICE F

Résultats des inspections par élément d'inspection

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)			
			CAT. 1	CAT.2	CAT.3	TOTAL
A. Poste de pilotage/Général	A01 État général	3478	31	36	20	87
	A02 Issues de secours	3026	1	1	1	3
	A03 Équipement	2928	35	347	15	397
Documents	A04 Manuels	2671	38	237	3	278
	A05 Liste des contrôles	2638	9	60	6	75
	A06 Cartes radionavigation	2952	65	169	25	259
	A07 Liste minimale d'équipement	2851	34	264	6	304
	A08 Certificat d'immatriculation	4047	26	32	2	60
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	3972	26	7		33
	A10 AOC ou équivalent	3920	40	59	14	113
	A11 Licence radio	4023	17	39		56
	A12 Certificat de navigabilité	4095	6	27	7	40
Données de vol	A13 Préparation de vol	2540	63	98	34	195
	A14 Devis de masse et centrage	2379	28	50	44	122
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	2884	61	44	11	116
	A16 Gilets de sauvetage	2616	45	43	8	96
	A17 Harnais d'équipage	2803	15	58	2	75
	A18 Réserves d'oxygène	2728	20	34	21	75
	A19 Lampe torche	2705	39	47	15	101
Équipage de conduite	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	3586	43	114	60	217
Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A21 Carnet de route ou équivalent	3136	29	41	16	86
	A22 Certificat de remise de vol	3188	13	21	23	57
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	2961	74	88	37	199
	A24 Vérifications avant le vol	2425	2	16	5	23
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	2943	72	60	31	163
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	2493	24	62	41	127
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	2401	52	50	13	115
	B04 Extincteurs d'incendie manuels	2431	52	35	7	94
	B05 Gilets de sauvetage	2325	33	40	18	91
	B06 Ceinture de sécurité	2495	11	12	9	32
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	2385	62	124	56	242
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	1838	3	11	1	15
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	2195	20	29	19	68
	B10 Fiches consignes de sécurité	2366	67	33	11	111
	B11 Membres de l'équipage de cabine	2157	2	6		8
	B12 Accès aux issues de sécurité	2409	6	101	70	177
	B13 Sécurité bagages passagers	1521	4	10	28	42
	B14 Nombre suffisant de sièges	2013	2	3	2	7
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	3885	348	108	22	478
	C02 Portes et issues	3546	41	76	5	122
	C03 Commande de vol	3441	44	33	9	86

	C04 Roues, pneus et freins	3629	114	132	57	303
	C05 Train d'atterrissage	3563	77	53	3	133
	C06 Logement de train d'atterrissage	3405	50	29	3	82
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	3367	98	66	10	174
	C08 Aubes de soufflantes	2975	22	13	7	42
	C09 Hélices	559	9	9		18
	C10 Réparations évidentes	3086	28	24	2	54
	C11 Dommages évidents non réparés	3008	26	49	9	84
	C12 Fuites	3232	159	105	24	288
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	2200	54	71	27	152
	D02 Marchandises dangereuses	393	4	9	46	59
	D03 Sécurité de fret à bord	1247	15	36	159	210
E. Général	E01 Général	784	60	54	11	125

cat. 1 = catégorie 1 - constatation mineure

cat. 2 = catégorie 2 - constatation significative

cat. 3 = catégorie 3 - constatation majeure